



### Technische gegevens\* BMW 3-serie

Motor	6-cil. in lijn, dubb. bovenl., nokkenassen, 4 kl./cil.
Cilinderinhoud	2.979 cc
Boring x slag	84,0 x 89,6 mm
Brandstofsysteem	directe insp.
Max. vermogen	268 kW/364 pk
Max. koppel	512 Nm bij 2.900 tpm
Aandrijving	achterwielen
Aantal versnel	6-traps tiptronic automaat
Ophanging vóór	onafh., McPherson, stab.
Ophanging achter	onafh., multilink, stab.
Remmen v/a	gev. schijven rondom
Tankinhoud	63 liter
Gewicht	1.725 kg
0-100 km/h	5,4 s
50-80 km/h in S	1,7 s
80-120 km/h in S	3,3 s
Topsnelheid**	304 km/h

\*\* fabriekscijfers \*\* - cijfers Ziptuning

Het is natuurlijk niet behelpen in een luxe 335i.



Door de typeaanduiding zullen veel mensen deze auto onderschatten.



De klokken gaan tot 280 km/h, terwijl de auto ruim 300 haalt.

### GPS

We hebben de gechipte 335i Cabrio aan onze gps-meetapparatuur gehangen. Denk eraan, de cabrio is nog eens 200 kilo zwaarder dan de coupé en zo'n 150 kilo zwaarder dan een M3 coupé. De 335i Cabrio met automaat kent een fabrieksopgave van nul tot honderd van 6,0 seconden. Wij klokten onze kar echter op een zeer snelle 5,4 seconden... Maar liefst 10 procent sneller. U kunt deze sprinttest overigens bekijken op [www.auto-week.tv](http://www.auto-week.tv), echt een aanrader! In dit segment meer dan een halve seconde winst, dat is nogal wat. Wie weet wat dit wel niet betekent voor de handgeschakelde coupé, die 'n standaardopgave van 5,5 seconden kent! Ter illustratie, zo'n halfjaar terug klokten wij een M3 Coupé op 5,3 seconden. (fabrieksopgave 4,8 s). Uiteraard mag je deze cijfers niet één op één vergelijken, omdat de (weers)omstandigheden altijd anders zijn, maar toch. Als we de tussen-sprintcijfers van destijds erbij pakken, wordt het nog erger. Op de sprint van zowel 50-80 km/h (1,7 s) als de 80-120 km/h (3,3 s) is de 1.725 kg zware cabrio sneller

## ALS JE ALS M3-RIJDER DEZE 335i TEGENKOMT, BEN JE DE SJAAK



Deze wielen zijn onderdeel van het M-pakket.

### Ziptuning

Het bedrijf dat deze BMW onderhanden heeft genomen, heeft zich gespecialiseerd in het aanpassen van motormanagement. En niet alleen voor snelle jongens, zoals dikke BMW's of Porsches, maar juist ook voor Astra's diesel, campers die de bergen over moeten of Toyota's Aygo! "In een Aygo met benzinemotor kunnen we ongeveer 12 pk winst boeken", legt Steven Renes van Ziptuning uit. En met een auto van nog geen 800 kilo merk je dat verschil wel!" Renes heeft zich toegeleid in het ontleden van software-systemen van auto's. "Wij pakken nooit een standaardchip van de plank, maar passen het systeem per auto aan. Neem de 3,0-liter TDI-motor van Audi. Die ligt in de A4, maar ook in de Q7. Het spreekt toch voor zich dat je niet dezelfde chip voor beide auto's kunt gebruiken? Toch gebeurt dat bij veel tuningbedrijven wel. Bij ons niet. Ik overleg met de eigenaar waar hij



naar op zoek is. Zuiniger rijden zonder krachtverlies? Geen probleem. Wil hij meer koppel om 'n caravan te trekken? Wij regelen het. Allemaal zaken die elk een andere ingreep vereisen. Vervolgens kijk ik naar de staat van de auto. Een gloednieuwe Q7 vraagt om een andere behandeling dan eentje met een ton op de klok." De kosten lopen per auto uiteen, maar de prijs van de BMW op deze pagina's vormt een uitzondering. Een Aygo 12 pk oprukken kost zo'n € 400, je Seat Leon 1.9 TDI van 130 naar 164 pk laten zetten € 500.



Het aanpassen van de software kost zo'n 1,5 uur.

dan de M3! Die doet het in respectievelijk 1,9 en 3,5 seconden. We hebben het over tienden van seconden verschil, maar toch. En de (handgeschakelde) M3 hebben we in een lagere versnelling gemeten dan normaal: 50-80 in zijn twee als 80-120 in zijn drie. Nee, als je als M3-rijder deze 335i tegenkomt, ben je de Sjaak.

### Niet zo spijkerhard

Uiteraard halen de rijeigenschappen van deze auto het niet bij die van een M3 en wordt het een heel ander verhaal als we het circuit opzoeken. Maar hoeveel procent van de M3-kopers doet dat in de praktijk? Zeker de M3 Cabrio die nu op de markt is, zal meer worden gebruikt om over de boulevard te cruisen dan om snelle rondetijden neer te zetten. Je kunt er dan over twijfelen of je met deze 335i niet beter af bent, hij is namelijk niet zo spijkerhard als een M3.

In de rijke uitvoering 'high executive' inclusief Ziptuning (€ 2.700) ben je zo'n € 82.000 kwijt. Voor het M-pakket waarmee deze 335i is uitgerust, komt er nog eens € 5.200 bij. Maar je hebt al een 335i Cabrio voor € 67.000. Een M3

Cabrio begint bij € 115.000... Aan de andere kant, qua uitstraling is die laatste natuurlijk overvloedig. Bovendien willen kopers van de sportiefste 3-serie Cabrio waarschijnlijk juist laten zien dat het breed kunnen laten hangen.

### Ademhalen

Maar hoe rijdt dat nu in de praktijk? Da zullen we u zeggen: be-re-soepel. De twee turbo's, die ieder drie cilinders van extra lucht voorzien, doen zo al snel hun werk dat van enig turbogat geen sprake is. We lijkt het alsof ze rond de 4.000 tpm nog een extra keer ademhalen om er een schepje bovenop te doen. Omdat het ho koppel over zo'n breed toereengebied beschikbaar is, trekt de auto als een bezetene. Vooral de manier waarop de auto boven de 100 km/h doortrekt, maakt indruk. Alsof er geen snelheidslimieten bestaan, ramt de naald door richting de 200 km/h. Omdat ze toch bezig waren, heeft Ziptuning meteen de begrenzer van de auto gehaald, wat volgens hun een to van 304 echte kilometers per uur mogelijk maakt. Hoeveel de teller dan aangeeft? Ruim 280; verder gaat de klok niet... ■